

# BREVET D'INVENTION

P.V. n° 8.133, Alpes-Maritimes

N° 1.515.054

Classification internationale :

B 62 d 37/00

Système anti-dérapant par force centrifuge pour les automobiles dans les virages.

M. CHARLES BOVARI résidant en France (Alpes-Maritimes).

Demandé le 8 novembre 1966, à 16<sup>h</sup> 50<sup>m</sup>, à Nice.

Délivré par arrêté du 22 janvier 1968.

(Bulletin officiel de la Propriété industrielle, n° 9 du 1<sup>er</sup> mars 1968.)



Le système antidérapant par force centrifuge pour automobiles dans les virages sera expliqué à l'aide des figures dont les références sont :

- a. Moteur;
- b-b'. — Points de fixation du moteur;
- c. Articulation des trompettes;
- d. Roue;
- e. Pivot des roues;
- f. Amortisseurs ou vérins;
- g. Boîte à vitesse;
- h. Trompettes;
- j. Petites trompettes.

Dans lesquelles :

La figure 1 montre une vue de face position dans un virage;

La figure 2, une vue de face position normale;

La figure 3, une vue de dessus position normale.

Ce système est applicable à toutes les automobiles ayant l'ensemble moteur, boîte à vitesse, pont à l'arrière, et équipé de trompettes qui ont un mouvement oscillatoire vertical et articulé sur l'ensemble moteur-boîte à vitesse.

Dans un virage l'ensemble moteur a, boîte à vitesse g est projeté vers l'extérieur du virage et comme il est maintenu aux points b-b', c'est seulement le haut du moteur a qui s'inclinera vers l'extérieur du virage, en ce faisant, il inclinera les deux petites trompettes j fixées rigidement à la boîte à vitesse g.

Les petites trompettes j agissent sur les trompettes h aux points d'articulations c et comme les roues d

sont fixées rigidement aux trompettes h elles s'inclinent vers l'intérieur du virage.

## RÉSUMÉ

Le relevage des virages souvent insuffisant est ici avantageusement remplacé par une inclinaison des roues, qui elles, dans ce cas, se règlent automatiquement dans tous les virages, suivant :

- a, la vitesse du véhicule dans le virage;
- b, la courbe du virage;
- c, le relevage du virage.

Il est prouvé qu'un carrossage négatif améliore, grandement, la tenue de route dans les virages, mais ce système ne peut être utilisé couramment car il engendre en ligne droite des frottements, et des usures de pneus vraiment trop grandes.

De toute manière, par ce système si la roue extérieure au virage oppose une réaction à la force centrifuge; la roue intérieure se trouve de par sa position (carrossage négatif) n'opposer aucune réaction efficace.

Tandis que par le système de la présente invention en ligne droite les roues sont perpendiculaires au sol, donc frottements réduits, et c'est seulement dans les virages qu'elles s'inclinent toutes les deux dans le bon sens pour s'opposer à la force centrifuge, donc adhérence accrue et même supérieure au système à carrossage négatif.

CHARLES BOVARI

Fig. 1.

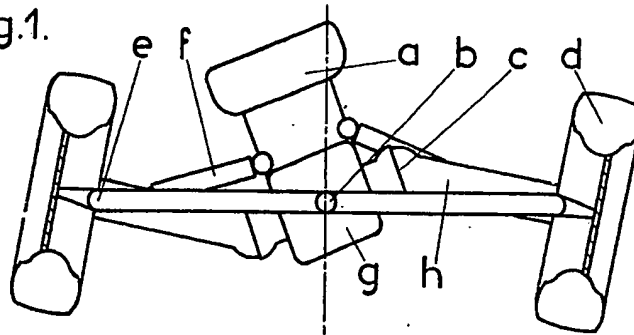


Fig. 2.

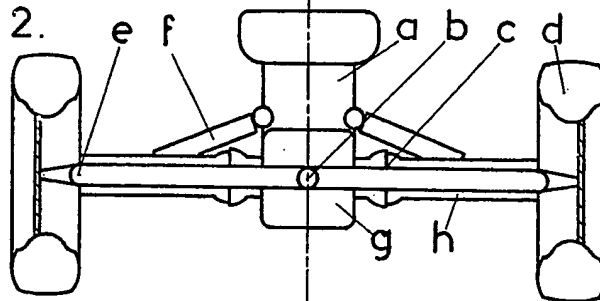
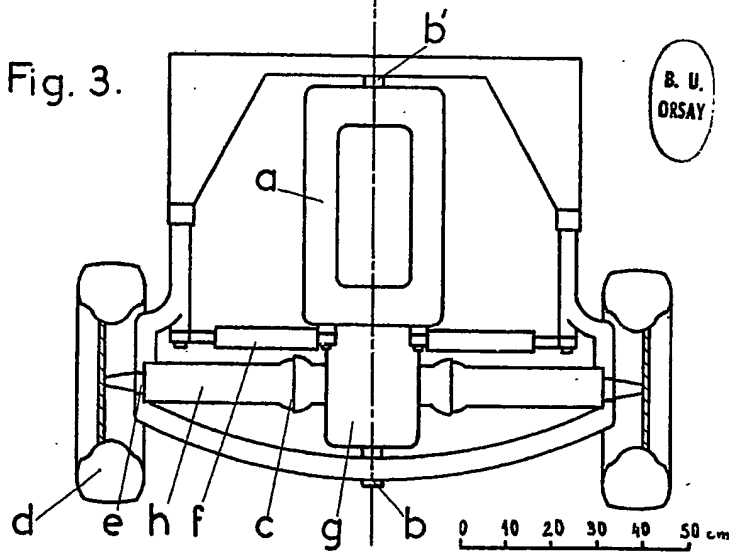


Fig. 3.



B. U.  
ORSAY